

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
PRIMER PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº617 DE 1995

NOVIEMBRE DE 1995

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

VISITA DE LA DELEGACION PAYSANDU DEL CUERPO DELIBERANTE DEL RIO URUGUAY

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión del día 8 de noviembre de 1995

A S I S T E N C I A

Preside	: Senador Dante Irurtia
Miembros	: Senadores José Andújar, José P. Laffitte, Albérico César Segovia y Orlando Virgili
Invitados especiales	: Integrantes del Cuerpo Deliberante del Río Uruguay, Ediles de la Junta Departamental de Paysandú, Carlos Guichón, Juan Colman, Sandro Sconamaglio y Ruben Miranda
Secretario	: Julio Méndez Vila
Ayudante	: María Cecilia Fernández

(Ingresa a Sala la Delegación Paysandú del Cuerpo Deliberante del Río Uruguay.)

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de los miembros de esta Comisión, deseo agradecer la presencia de los representantes de Paysandú, del Cuerpo Deliberante del Río Uruguay.

La Mesa desea aclarar que, en virtud de que esta Comisión está abocada el estudio del Plan de Inversiones, no dispone de mucho tiempo. Además, a esta hora, se han retirado —por distintas razones personales— algunos señores Senadores. Por lo tanto, pedimos disculpas y rogamos a nuestros visitantes que sean lo más breves posible.

SEÑOR GUICHON.- Agradecemos infinitamente la deferencia que ha tenido esta Comisión, al recibirnos en un momento de intenso trabajo.

Cabe destacar que somos integrantes del Cuerpo Deliberante del Río Uruguay. La presente delegación está compuesta por ediles de la Junta Departamental de Paysandú.

Deseamos recordar que esta organización funciona desde hace diez años en el litoral uruguayo y también está compuesta por ediles de otros departamentos de nuestro país, así como también de Argentina y Brasil. En este momento estamos abocados a la tarea de lograr, en forma definitiva, la navegabilidad del Río Uruguay en toda su extensión. Consideramos que esta obra se debe llevar a cabo en determinadas etapas. Nuestro objetivo principal es la rehabilitación del puerto de Paysandú.

En otro orden de cosas deseamos informar que hemos recibido la visita de nuestros colegas de Tacuarembó, Artigas, Salto y Rivera, quienes se han unido a este esfuerzo. Restaría, únicamente, la canalización o dragado desde Concepción del Uruguay, en la República Argentina, hasta la ciudad de Paysandú. En varias oportunidades se nos ha planteado la posibilidad de hacer un canal a 17 pies. A tales efectos, nos hemos reunido con representantes de todos los sectores económicos del departamento, así como también con gente de Salto y Tacuarembó —principalmente exportadores— que manifiestan la imposibilidad de funcionamiento de un puerto realmente operable en esas condiciones, o sea, 17 pies. Se considera que sería más conveniente contar con una canalización en el Río Uruguay de 23 pies, tal como se hizo en la Argentina, con el canal que se abrió hasta Concepción del Uruguay.

Pensamos que este puerto es fundamental para nosotros, ya que será la principal vía de salida de nuestra producción. Nos estamos refiriendo a la forestación, que es el rubro más importante en la región y que, en poco tiempo, va a necesitar vías de salida en todas las márgenes del Río Uruguay. Pero no nos olvidamos de la producción agropecuaria, hortícola, lanera y azucarera, que constituye un potencial económico fundamental y que ha hecho posible el asentamiento de la gente en el norte

del Río Negro. Además, la zona sur de Brasil también podría utilizar el puerto de Paysandú como vía de salida de sus productos.

En otro orden de cosas, queremos señalar que otro de los motivos de nuestra visita, se debe a ciertos hechos que están aconteciendo en la República Argentina. Concretamente, de acuerdo a la información que hemos recibido, se han adoptado algunas medidas que no nos favorecerían en absoluto, principalmente, en lo que tiene que ver con nuestro transporte carretero. Las autoridades del puerto de Concepción del Uruguay, han manifestado su interés de que solamente ingresen camiones argentinos. De esta manera, la producción uruguaya no podría salir por allí, salvo que utilice los transportes de la República Argentina. Así, en poco tiempo, estarán transitando las rutas del norte del país camiones argentinos para trasladar mercaderías hasta el Puerto de Concepción del Uruguay, porque es evidente que nuestros productores lograrán así reducir los costos de traslado de sus mercaderías.

Esta es una de las razones por las que nos hemos abocado a un estudio profundo del tema del Puerto de Paysandú, que consideramos significará una solución a los problemas sociales existentes en la región, máxime si tenemos en cuenta la desocupación imperante en el departamento.

En síntesis, esto es lo que queríamos plantear a los integrantes de la Comisión.

SEÑOR COLMAN.- Ante todo, debo agradecer a los señores Senadores por habernos recibido en el día de hoy.

Vamos a entrar directamente en la problemática que estamos viviendo en este momento. Tal como establece la moción que planteé en la Junta Departamental, el Río Uruguay ha sido motivo de muchos reclamos. Hay un estudio que si bien acepto desde el punto de vista técnico, creo que no resulta suficiente para el Puerto de Paysandú al habilitarle solamente 17 pies. No sé si los señores Senadores sabrán que se hizo un llamado para otorgar la concesión del dragado de Casablanca en el Puerto de Paysandú, al cual los exportadores no se presentaron a pesar de haber retirado los pliegos, porque entendían que éste no podía estar habilitado con 17 pies. Creemos que debe llegarse a 23 pies y, en este sentido, los productores y los

exportadores de la zona norte del país —estamos hablando de Tacuarembó, Rivera, Artigas y Salto— han emitido mensajes positivos respecto a este planteo, cosa que antes no había ocurrido.

Lo único que estos sectores necesitan es que se conceda esa habilitación; al menos, es eso lo que nos han informado en sucesivas reuniones que mantuvimos.

Pienso que el tema se planteó mal desde el principio; inclusive, si no estoy equivocado, en la Cámara de Representantes se hizo mención a los 17 pies, cuando se pensaba que esa podía ser la solución. Nosotros entendemos que no la es y decimos esto porque, reitero, hemos estudiado el tema y consultado a los más interesados, que son los exportadores, que trabajan y cuidan las fuentes de empleo.

Aunque parezca mentira, la solución de los 23 pies no es la más cara, porque las obras del tramo Casablanca-Paysandú, que abarca 9 kilómetros, se ubicarían en el orden de los U$S 4:000.000. Según tengo entendido, la diferencia entre el costo de los 17 y los 23 pies oscilaría en U$S 800.000 o U$S 900.000, que no es una cifra demasiado importante si tenemos en cuenta lo que puede significar para los productores de la región.

Tenemos en nuestro poder —y lo dejaremos a disposición de los señores Senadores— un fax que apoya esta iniciativa. Como es lógico, nos entusiasmó mucho la respuesta dada al menos por los productores de Salto, ya que, como dije, al principio el planteo fue otro.

En otro orden de cosas, me voy a referir al transporte por barcazas. También en esto tenemos opiniones de exportadores —como Forestadora Oriental— que creen que no sería factible, y además antieconómico, por tratarse de tramos cortos. La barcaza es rentable, pero en tramos como el del Paraná, donde las distancias a cubrir son más largas.

En el día de ayer estuvimos reunidos con el Director de DIPRODE, quien tiene una predisposición muy cerrada respecto al planteo. Prácticamente, el Río Uruguay está amputado al norte de Fray Bentos y casi ni se habla del tema.

MAR

Como dijimos, los exportadores tienen grandes posibilidades de que se cargue en Concepción del Uruguay, que es un puerto que está operando en forma muy eficiente. Se va a hacer una nueva ampliación e invertir U$S 8:000.000. Esta gente ha recibido con gran beneplácito los mensajes negativos que se han dado en la región, porque la idea es que en el futuro podrán captar ese tipo de carga. Evidentemente, esto es bastante contradictorio con las inversiones que se piensan hacer, por ejemplo, en la Ruta 24 y en ramales ferroviarios, porque se trata de una gran suma de dinero que en realidad no se va a aprovechar. Entiendo que es conveniente que se haga la inversión en la Ruta 24, pero llegará un momento en que Fray Bentos se va a saturar y Paysandú no va a ser operable.

No sé si los señores Senadores podrán tener alguna respuesta frente a este tema que todos nos estamos planteando, principalmente los citricultores. Nosotros no contamos con un puerto operativo para manejar ese tipo de cargas.

En síntesis, entendemos que sería conveniente habilitar el Puerto de Paysandú con 23 pies, a los efectos de poder mejorar la operatividad de todo el norte del país.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión, y a efectos de seguir avanzando en la importante información que nos están aportando, debo señalar que en este período nos hemos preocupado por ponernos al tanto de la temática portuaria y del transporte fluvial.

La Comisión ha tenido especial interés en este tema, por lo que hemos recibido a diversas delegaciones vinculadas a la Hidrovía Paraná-Paraguay, Puerto Cáceres-Nueva Palmira y lo que se relaciona con el Río de la Plata; me refiero a Martín García y a la canalización hacia Fray Bentos y Paysandú.

Asimismo, hemos escuchado a quienes se dedican a la forestación, quienes nos expresaron la importancia del costo del transporte de la madera y la conveniencia de acercar el mejor puerto al lugar de producción. Nuestras decisiones deberían tender lo más posible a esas situaciones ideales. Por lo tanto, toda la información referente al transporte de la producción forestal, cítrica y de otros productos nacionales, es algo que interesa muchísimo a esta Comisión y la motiva a consultar las fuentes más reales, es decir, las de quienes

viven en la zona.

SEÑOR VIRGILI.- Deseo comunicar a los representantes de esta delegación que esta misma tarde conversaré sobre este tema con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

Obviamente, el Gobierno tiene intenciones de hacer cosas y, sobre todo, de solucionar el problema de la fuente de trabajo para que la gente tenga mejores perspectivas.

Con respecto al tema del Río Uruguay, así como al del Río de la Plata, debo decir que el señor Ministro ha hablado muchas veces de su preocupación sobre estos puntos, buscando soluciones a los problemas de la forestación, que es el sector más crítico en estos momentos.

Sé muy bien que el Departamento de Paysandú es un gran productor citrícola y de otros bienes, por lo que sentimos un profundo respeto y admiración hacia esa zona. Ahora bien; a veces debemos comprender que cuando se tiene la "cobijita corta" y sufrimos de reuma en las piernas, tapamos las piernas; pero si se trata de bronquitis, tapamos el pecho. Con esto quiero decir que hay una indudable intención de encontrar soluciones, aunque no puedo brindar una total certeza de que se las logre en este Presupuesto. Digo esto porque no me gusta alentar falsas expectativas, a pesar de que conozco la buena intención del señor Ministro en este sentido.

Por supuesto, reconozco que vivimos en un mundo competitivo, y que si Concepción del Uruguay tiene mejores condiciones de competencia que el Puerto de Paysandú, éste perdería oportunidades, por lo que lamentablemente esa fuerza contundente de trabajo no tendría perspectivas.

Seguramente, el Gobierno conoce esta situación, así como también nosotros, y junto con las restantes fuerzas políticas buscaremos la mejor salida a este problema. El Uruguay está embarcado en esto; si el barco se hunde, se hunde para todos.

Reitero que esta tarde expondré al señor Ministro las inquietudes que nos han trasmitido y, de momento, estoy confiado en que se llegará a una solución satisfactoria. Los miembros de la Comisión de Transporte y Obras Públicas —que siempre ha sesionado con el quórum requerido— se preocupan

mucho por las inquietudes que se les presentan. Es así que luego, cuando converse con el señor Ministro, expondré con alegría y satisfacción este planteamiento.

SEÑOR GUICHON.- Quisiera agregar que con respecto al Puerto de Paysandú y a esta iniciativa, no es solamente a nosotros que interesa la movilización de dicho Puerto. En realidad, a la sociedad sanducera no le importa que se trate de 17, 27 ó 21 pies, sino que su preocupación está dirigida a la rehabilitación del puerto en condiciones factibles, que permitan un buen movimiento económico capaz de demostrar la importancia de esta región.

Hemos visitado también las Juntas Departamentales de Salto, Artigas, Tacuarembó y el resto de la zona norte del Río Negro en general, donde hemos advertido interés en el Puerto de Paysandú.

SEÑOR VIRGILI.- No debemos olvidar Rivera.

SEÑOR GUICHON.- Es cierto, señor Senador.

No hemos visitado Rivera porque no conocíamos en profundidad la situación de la producción en ese departamento; reconozco que es lamentable que un uruguayo no conozca a otro uruguayo. Sin embargo, la gente de Tacuarembó se ha preocupado por visitar Rivera, mantenerse en contacto y realizar reuniones en conjunto. De esta manera, habremos movilizado prácticamente todo el norte del Río Negro en pos de este objetivo.

Reitero que nuestra inquietud surge de la necesidad que expresan los sectores productivos interesados en el tema; no nos preocupa quién haga el negocio, sino que el gran país al norte del Río Negro se vea beneficiado con estas obras.

SEÑOR COLMAN.- Con respecto al ejemplo mencionado por el señor Senador Virgili, pensamos que el problema es que ahora —que casi es verano— tenemos una frazada corta, pero no sabemos si la vamos a seguir teniendo en invierno. Por supuesto que estoy de acuerdo con que se invierta, pero que se lo haga bien y en forma consciente.

La pregunta que planteo a los señores miembros de la Comisión es quién va a cargar con los costos de mantenimiento

del río en condiciones, sobre todo en el tramo entre Fray Bentos y Concepción del Uruguay, porque si se va a utilizar la barcaza, no resultará operativo desde el punto de vista económico. Lógicamente, estaremos pagando por algo que no vamos a usar, ya que de todas maneras debemos compartir con los argentinos los gastos que se originen. No podemos tirar dinero en una obra que no se utilizará totalmente.

SEÑOR MIRANDA.- Evidentemente, los señores ediles integrantes del Cuerpo Deliberante del Río Uruguay han intentando interiorizar a los señores Senadores acerca de nuestra problemática.

Queremos señalar que compartimos totalmente la moción propuesta por el señor edil y nos sentimos comprometidos, como fuerza política que integra esta Comisión, con la gran problemática que hoy sufre Paysandú en cuanto al desempleo, así como con la grave situación que vive la zona Norte del Río Negro y con todos los departamentos que hemos visitado.

SEÑOR SEGOVIA.- En principio, deseo expresar que hemos tenido una gran preocupación por la situación que nos han planteado ya que, en modo alguno pretendemos desvincular el problema de transporte que padece el Uruguay focalizándolo, exclusivamente, en el eje vial, olvidándonos de la hidrovía. Se ha hablado mucho del tema de la hidrovía del Paraná o de la gran red de hidrovía, pero sin tener en cuenta al Río Uruguay, como una posibilidad, en este sentido. Esto ha quedado de manifiesto claramente, inclusive, en expresiones formuladas en Sala por el propio señor Ministro, en el sentido de que su Cartera no estaba en condiciones, ni tomaba como prioridad el desarrollo de los puertos sobre este Río, salvo que ello estuviera vinculado a una fuerte presencia de capitales privados: pero este tema no estaba incorporado al proyecto de ley de Presupuesto que estamos considerando.

Hemos estado muy relacionados con este problema por el hecho de que estamos sumamente preocupados por la traza del eje vial que va desde San Pablo a Buenos Aires y cómo va a participar en ello nuestro país. Según el lugar por dónde se produzca el ingreso al Uruguay, realmente puede provocar variantes muy grandes con respecto a la hidrovía y a su aporte.

En el día de ayer escuché manifestaciones de prensa en las

que se daba como definida la traza, pasando por el departamento de Cerro Largo. Pero, me pareció que eran declaraciones exclusivamente del Intendente de ese departamento, en las que se comprometía, de alguna manera, la palabra del propio señor Presidente de la República. Luego, en el contexto de esas declaraciones, el asunto no aparecía tan definido como aparentaba estarlo.

Sin embargo, puedo transmitir que, en estos días, seguramente se concretará, en la zona fronteriza de Rivera y Santa Ana do Livramento, una reunión entre el Gobernador del Estado de Río Grande del Sur, señor Britos, Senadores federales de la República Federativa de Brasil y que contará con la posible presencia de los Intendentes de Rivera, Tacuarembó y Durazno, a los efectos de hacer un planteamiento formal del tema del eje vial por Rivera, utilizando la Ruta 5. Sucede, que cuando se estudia este asunto, no se lo hace para que pase por Rivera y tome la Ruta 5, sino porque se le quiere dar elementos complementarios de la hidrovía del Río Uruguay, por el hecho de que ya existen puertos de acceso para el transporte de mercaderías. En tal sentido, y dado el interés que tenemos en el problema, puedo anunciar que estamos, prácticamente, terminando el estudio preliminar de un proyecto de reactivación de cabotaje. Esta iniciativa para la reactivación de toda la navegación de cabotaje del Río Uruguay, va a necesitar de puertos aptos, no solamente para la circulación de mercaderías y transporte, sino, inclusive, para el propio tránsito de pasajeros. Obviamente, esto requiere iniciativa del Poder Ejecutivo, por lo que estamos dispuestos a conversar con todos los interesados en esta problemática y, cuando su estudio esté terminado, transmitirlo al Poder Ejecutivo como una sugestión en cuanto al tema del desarrollo.

Quiero señalar que, en este tema, también están interesadas las Intendencias costeras, a los efectos de ir contrarrestando el excesivo predomino de la República Argentina en el uso de los canales del Río Uruguay, pero sin que entremos a discutir problemas de soberanía sino, simplemente, porque ese es el manejo que se ha dado al tema a través de la historia; me refiero al dominio que tiene ese país sobre las rutas de circulación, lo cual queda de manifiesto en la salida del Paraná, del Canal Mitre y en el problema del dragado del Martín García.

También se nos expuso la problemática de los costos de circulación de naves de bandera uruguaya, con respecto a aquéllas que vienen abanderadas desde otros países.

De manera que esta situación ha sido un elemento permanente de discusión en la Comisión; pero, realmente, nosotros recién hoy recibimos el proyecto de inversiones, por lo cual no sabemos todavía qué cosas se incluyeron en él. Teníamos una idea general, pero de acuerdo con lo que se nos ha manifestado hasta el momento y dado que hemos insistido mucho en el tema del puerto de Nueva Palmira —y estamos dispuestos a hacerlo una vez más— no parece haber un indicador de que en él se contemple un mayor desarrollo con respecto a las zonas portuarias y a las necesidades, específicamente, del Puerto de Paysandú.

No obstante, creo que en la parte operativa que están llevando a cabo, la vinculación con la zona fronteriza de Rivera y, fundamentalmente, con el sur de Brasil, es absolutamente decisiva para la reactivación del Puerto de Paysandú. En ese sentido, puede existir un gran apoyo, ya que no solamente están en juego las presiones de los exportadores brasileños, sino que hay un interés muy grande de las empresas constructoras de Brasil, que quieren una salida por un eje vial que esté a esa altura y no más al Sur.

SEÑOR GUICHON.- Quiero señalar que en la Dirección de Hidrografía se nos ha manifestado la intención de reactivar los puertos, especialmente el de Paysandú. El problema no radica en su estructura porque, en cierta forma, puede estar en condiciones de ser rehabilitado; el problema es el dragado del Río Uruguay, especialmente en el Canal Casablanca.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión, reitero nuestro agradecimiento por el aporte que nos han brindado y que, indudablemente necesitábamos, porque no habíamos tenido contacto con la zona Norte del país, en lo que respecta a la salida de productos. Creo que sería bueno mantener este diálogo y estamos a vuestra disposición para que, en la medida en que se vaya profundizando en esta temática, podamos tener información espontánea y de primer nivel. Muchas veces, para tomar una decisión, se necesita un aporte con respecto a cómo

están ocurriendo las cosas, sobre todo en estos momentos, en que todo es vertiginoso y es necesario estar ubicado de la mejor manera posible en el camino hacia el futuro.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 12 y 16 minutos)

MAR